Deutscher Bundestag **Drucksache 15/1591**

15. Wahlperiode 24. 09. 2003

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Ulrike Flach, Rainer Funke, Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), Dr. Christel Happach-Kasan, Christoph Hartmann (Homburg), Birgit Homburger, Michael Kauch, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Harald Leibrecht, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Eberhard Otto (Godern), Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Dr. Andreas Pinkwart, Dr. Günter Rexrodt, Marita Sehn, Dr. Max Stadler, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Zurückdrehen der Bahnreform stoppen

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

im Rahmen ihrer Eigentümerfunktion gegenüber der Deutschen Bahn AG sicherzustellen, dass die organisatorische Entwicklung des DB Konzerns innerhalb der Ziele und Strukturen verbleibt, die durch die Bahnreform vorgegeben sind. Dies beinhaltet insbesondere:

1. Die Auflösung des im Konzept der Bahnreform nicht vorgesehenen Unternehmensbereichs Personenverkehr und die vollständige Rückübertragung der unternehmerischen Verantwortlichkeit für den Personennahverkehr auf die DB Regio AG und für den Personenfernverkehr auf die DB Fernverkehr AG.
2. Die Auflösung der im Konzept der Bahnreform nicht vorgesehenen „DB Personenverkehr GmbH“.
3. Die Verpflichtung der Deutschen Bahn AG und ihrer gesetzlich vorgesehenen Tochtergesellschaften, in ihren Geschäftsberichten und sonstigen Informationen gegenüber Presse und Öffentlichkeit die im Konzept der Bahnreform vorgesehene, strikte Trennung zwischen öffentlich mitfinanzierten Nahverkehr und eigenwirtschaftlichen Fernverkehr bei der Angabe von Unternehmenskennzahlen wie Verkehrsleistungen, Umsatzentwicklung oder Aufwandsentwicklung usw. zu beachten.

Berlin, den 24. September 2003

Horst Friedrich (Bayreuth)
Rainer Brüderle
Angelika Brunkhorst
Ernst Burgbacher
Helga Daub

Ulrike Flach
Rainer Funke
Hans-Michael Goldmann
Joachim Günther (Plauen)
Dr. Christel Happach-Kasan
Christoph Hartmann (Homburg)
Birgit Homburger
Michael Kauch
Dr. Heinrich L. Kolb
Gudrun Kopp
Harald Leibrecht
Dirk Niebel
Günther Friedrich Nolting
Eberhard Otto (Godern)
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Detlef Parr
Cornelia Pieper
Gisela Piltz
Dr. Andreas Pinkwart
Dr. Günter Rexrodt
Marita Sehn
Dr. Max Stadler
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Begründung

Die wesentlichen konzeptionellen Merkmale der Bahnreform sind im Zweiten Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27. Dezember 1993 niedergelegt. Dieses „Artikelgesetz“ enthält in Artikel 2 das Gesetz über die Gründung einer Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (Deutsche Bahngründungsgesetz – DBGrG). Die organisatorische Entwicklung des DB Konzerns erfolgte tatsächlich bis Ende 1999 in einer Weise, die nicht nur dem Buchstaben, sondern auch Sinn und Zweck des DBGrG entsprach. Entsprechend § 2 Abs. 1 DBGrG wurde die DB AG zunächst intern in die Bereiche für Personennahverkehr und Fernverkehr, Güterverkehr, Personenbahnhöfe und Fahrwege gegliedert. Entsprechend § 25 DBGrG wurde eine strenge organisatorische und rechnerische Trennung voneinander eingeführt. Im Jahre 1999 folgte die so genannte zweite Stufe der Bahnreform. Dazu wurden die genannten Bereiche auf fünf Aktiengesellschaften (sog. „Führungsgesellschaften“) ausgegliedert, wobei die DB AG als Dachgesellschaft des Konzerns mit Leitungs- und Steuerungsfunktionen bestehen blieb.

Die genannten organisatorischen Vorgaben waren nach Konzept und Struktur der Bahnreform keinesfalls beliebiger Art. Vielmehr zielte die zweite Stufe der Bahnreform mit der rechtlichen Verständigung der so genannten „Führungsgesellschaften“ gleichermaßen auf Wettbewerb und Privatisierung der jeweiligen Teilgesellschaften des DB Konzerns. Die verselbstständigten Verkehrsgesellschaften des DB Konzerns sollten darauf vorbereitet werden, in einer Wettbewerbsbranche Schienenverkehr ihren Platz finden.

Seit Anfang 2000 wurde jedoch die zweite Stufe der Bahnreform faktisch wieder aufgehoben, wenn die Führungsgesellschaften auch formal weiter bestehen. Eingeleitet wurde diese Entwicklung durch eine sog. „Weiterentwicklung der Führungsstruktur“, mit der alle relevanten Entscheidungskompetenzen auf die Ebene des Konzernvorstands und der sog. „Unternehmensbereiche“ verlagert

wurden. Diese „Unternehmensbereiche“ sind eine Einrichtung, die im Konzept der Bahnreform und dementsprechend in den einschlägigen Gesetzen nicht vorgesehen sind. Im Juli 2003 hat der DB Konzern sogar die Gründung einer „DB Personenverkehr GmbH“ bekannt gegeben, mit der der Unternehmensbereich Personenverkehr (den es nach Sinn und Zweck des DBGrG bereits gar nicht geben dürfte) in einer eigenen Rechtsperson verfasst und neu aufgestellt wurde). Die DB Personenverkehr GmbH ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB AG, mit der der gesamte Personenverkehr einen eigenständigen Außenauftritt erhalten soll. In der Mitteilung des Vorstandsvorsitzenden der DB AG an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Deutschen Bahn vom 3. Juli 2003 wurde ausgeführt: „Die DB Personenverkehr GmbH nimmt Führungs-, Steuerungs- und Kontrollaufgaben für alle Geschäftsfelder war“. Auch die Einrichtung dieser DB Personenverkehr GmbH ist ein klarer Verstoß gegen Sinn und Zweck des DBGrG und des Gesamtkonzeptes der Bahnreform.

Der Bundesregierung obliegt es, im Rahmen ihrer Eigentümerfunktion auf eine Beibehaltung der strategischen Grundausrichtung der Bahnreform zu achten. Es gehört nicht zu den unternehmerischen Freiheiten der Deutschen Bahn AG, wesentliche Strukturentscheidungen der Bahnreform und der ausführenden Gesetze zu unterlaufen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333